DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

Rapport d'analyse environnementale pour le projet d'agrandissement de la marina Valleyfield par Marina Valleyfield inc. sur le territoire de la ville de Salaberry-de-Valleyfield

Dossier 3211-04-049

Le 15 avril 2011

Développement durable, Environnement et Parcs
Québec

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Du Service des projets en milieu hydrique de la Direction des évaluations environnementales :

Chargé de projet :	Monsieur Guillaume Thibault, M.Sc. Eau, M.Sc. biologie végétale
Analyste :	Monsieur Pierre Michon, B.Sc., M.Env. Coordonnateur des projets de dragage et d'aménagement portuaire
Supervision administrative :	Monsieur Gilles Brunet, chef de service
Révision de textes et éditique :	Madame Marie-Ève Jalbert, secrétaire

SOMMAIRE

La marina Valleyfield est située au cœur du centre-ville de Salaberry-de-Valleyfield, dans la baie Saint-François. Elle est la propriété de la Ville de Salaberry-de-Valleyfield depuis 1977, mais existe depuis plus de 70 ans. La marina est localisée à un endroit relativement stratégique : à l'extrémité est du lac Saint-François et en amont du lac Saint-Louis. Elle constitue un attrait touristique important pour la région.

La popularité de la marina a fait en sorte qu'elle a connu plusieurs phases d'agrandissement. Au milieu des années 80, plusieurs pontons flottants ont été installés pour porter sa capacité d'accueil à 232 places. Au début des années 90, la marina Valleyfield a obtenu un décret du gouvernement lui permettant de draguer la partie ouest de la marina et d'aménager des pontons flottants afin d'augmenter de nouveau sa capacité d'accueil pour atteindre 300 emplacements.

La popularité de la marina n'a depuis cessé d'augmenter, tant et si bien que de nouveaux pontons flottants (numéros 10, 11 et 12) ont progressivement été installés dans le bassin de la marina afin de satisfaire la demande. La capacité d'accueil de la marina a par la même occasion été portée au-delà de la limite de 300 inscrite au décret numéro 1773-90 du 19 décembre 1990. Le projet d'agrandissement de la marina Valleyfield vise donc à régulariser cette situation et augmenter la capacité d'accueil de la marina jusqu'à 400 emplacements.

Ce projet est assujetti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du paragraphe d de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9), puisqu'il concerne l'agrandissement d'un port ou d'un quai destiné à accueillir 100 bateaux de plaisance et plus.

Les principaux enjeux liés au projet concernent la faune ichtyenne et ses habitats ainsi que la qualité de vie de la communauté. L'installation des 3 pontons flottants permettant l'augmentation de la capacité d'accueil de la marina entraîne une perte d'habitat du poisson par l'entremise des blocs de béton qui ont été déposés au fond de l'eau. Cette perte d'habitat sera compensée par l'initiateur via un projet qui vise à retirer du fond de la marina 207 blocs de béton et 85 barils (ancien système de flottaison qui a coulé au fond de l'eau) qui n'ont plus d'utilité afin de redonner au moins 270 m^2 d'habitat de poisson. L'augmentation de la capacité d'accueil, qui se traduit par l'augmentation de près de 100 bateaux dans le secteur de la marina, pourrait aussi avoir des impacts sur l'achalandage du lac Saint-François (risques d'incidents et de déversements de produits toxiques), sur les activités récréotouristiques, sur la circulation routière et le climat sonore. Cependant, considérant l'expérience des années vécues avec les bateaux supplémentaires dans la marina, ces impacts sont de faible niveau.

En conclusion, le projet est considéré acceptable sur le plan environnemental. Il est recommandé qu'un certificat d'autorisation soit délivré par le gouvernement à Marina Valleyfield inc. pour le projet d'agrandissement de la marina Valleyfield sur le territoire de la ville de Salaberry-de-Valleyfield.

TABLE DES MATIÈRES

Équipe de travail i

Sommaire iii

Liste des figures vii

Liste des annexes vii

Introduction 1

1. Le projet 1

1.1 Raison d'être du projet 1

1.2 Description générale du projet et de ses composantes 2

2. Analyse environnementale 4

2.1 Analyse de la raison d'être du projet 4

2.2 Choix des enjeux 5

2.3 Analyse par rapport aux enjeux retenus 5

2.3.1 La protection de la faune ichtyenne et ses habitats 5

2.3.2 Le maintien de qualité de vie de la communauté 6

Conclusion 8

Références 9

Annexes 10

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1. LOCALISATION DE LA MARINA VALLEYFIELD. (SOURCE : GOOGLE EARTH) 2

FIGURE 2. CONFIGURATION DES PONTONS DE LA MARINA VALLEYFIELD. (SOURCE : GOOGLE EARTH) 4

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS 11

ANNEXE 2 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET 13

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet d'agrandissement de la marina Valleyfield sur le territoire de la ville de Salaberry-de-Valleyfield par Marina Valleyfield inc.

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) présente les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le projet d'agrandissement de la marina Valleyfield par Marina Valleyfield inc. est assujetti à cette procédure en vertu du paragraphe d de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9), puisqu'il concerne l'agrandissement d'un port ou d'un quai destiné à accueillir 100 bateaux de plaisance et plus.

La réalisation de ce projet nécessite la délivrance d'un certificat d'autorisation du gouvernement. Un dossier relatif à ce projet (comprenant notamment l'avis de projet, la directive de la ministre, l'étude d'impact préparée par l'initiateur de projet et les avis techniques obtenus des divers experts consultés) a été soumis à une période d'information et de consultation publiques de 45 jours qui a eu lieu à Salaberry-de-Valleyfield du 3 août au 17 septembre 2010.

Sur la base de l'information fournie par l'initiateur et de celles issues des consultations publiques, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et du gouvernement (voir l'annexe 1 pour la liste des unités du MDDEP, ministères et organismes consultés) permet d'établir, à la lumière de la raison d'être du projet, l'acceptabilité environnementale du projet, la pertinence de le réaliser ou non et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation. Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 2.

1. LE PROJET

1.1 Raison d'être du projet

La marina Valleyfield est située au cœur du centre-ville de Salaberry-de-Valleyfield, dans la baie Saint-François, à l'extrémité est du lac Saint-François (Figure 1). La marina est la propriété de la Ville de Salaberry-de-Valleyfield depuis 1977, mais existe depuis plus de 70 ans. Sa popularité toujours croissante a fait en sorte qu'elle a connu plusieurs phases d'agrandissement. Au milieu des années 80, plusieurs pontons ont été installés pour porter sa capacité d'accueil à 232 places. Au début des années 90, la marina Valleyfield est passée par la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement pour obtenir un décret du gouvernement lui permettant de draguer la partie ouest de la marina et d'installer des pontons flottants afin d'augmenter de nouveau sa capacité d'accueil pour atteindre 300 emplacements.

La popularité de la marina n'a depuis cessé d'augmenter, tant et si bien que de nouveaux pontons flottants (numéros 10, 11 et 12) ont progressivement été aménagés dans le bassin de la marina afin de satisfaire la demande. La capacité d'accueil de la marina a par la même occasion été portée au-delà de la limite de 300 inscrite au décret numéro 1773-90 du 19 décembre 1990.

Le projet d'agrandissement de la marina Valleyfield vise donc à régulariser la situation et à augmenter la capacité d'accueil de la marina jusqu'à 400 emplacements.

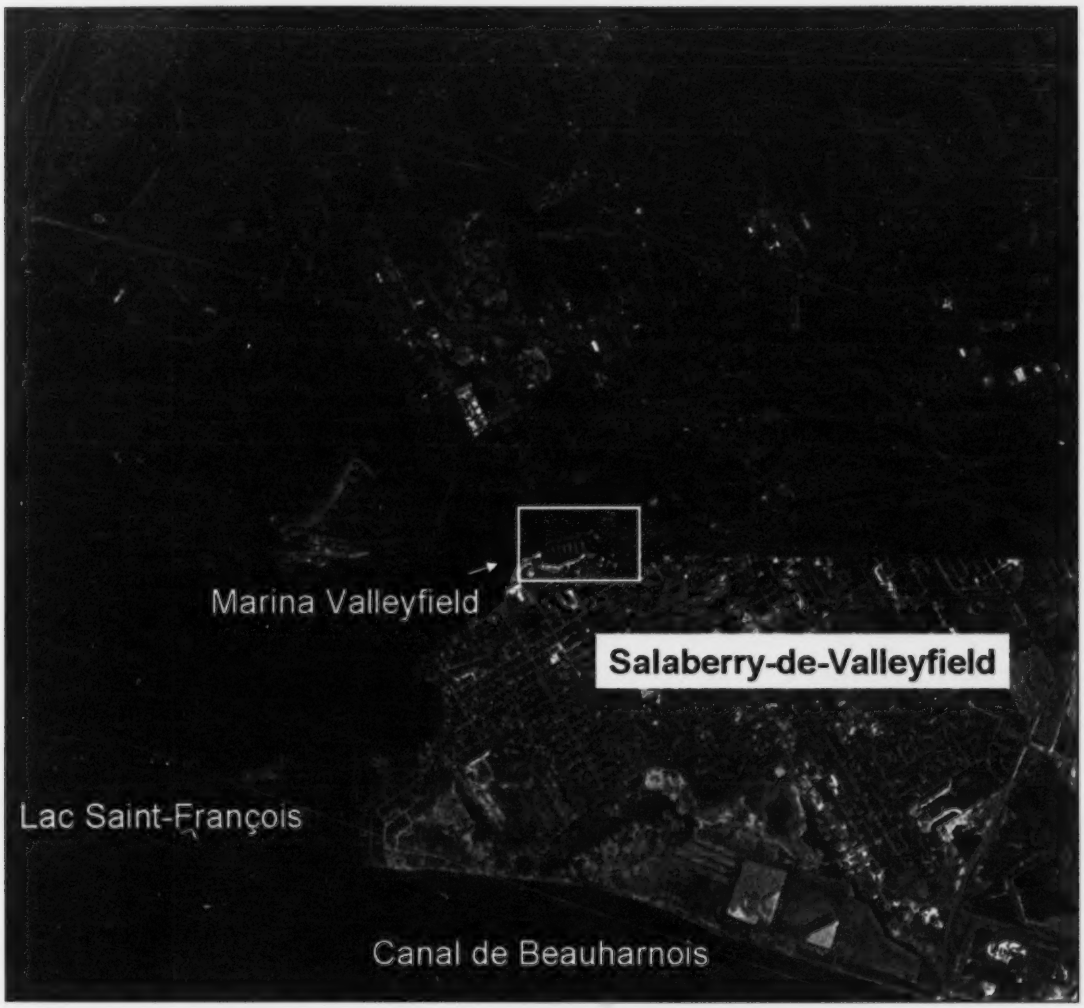

FIGURE 1. LOCALISATION DE LA MARINA VALLEYFIELD. (SOURCE : GOOGLE EARTH)

1.2 Description générale du projet et de ses composantes

L'augmentation de la capacité d'accueil de la marina se fait à l'intérieur des limites actuelles du site, par l'entremise des trois pontons flottants (numéros 10, 11 et 12). Ces trois pontons sont déjà en place dans le bassin de la marina, ayant été aménagés au fil des ans pour répondre à la demande de nouveaux clients (le ponton 12 est toutefois remorqué ailleurs dans le bassin de la marina en dehors de la période estivale). Les pontons 10 et 11 prennent appuis en rive sur le lot 3 818 142 du cadastre du Québec, alors que le ponton 12 prend appuis sur le lot 3 819 171. Ces trois pontons sont constitués d'une plate-forme flottante en bois. Ils sont ancrés sur le lit de la baie par des câbles en acier fixés à des blocs de béton reposant sur le fond du bassin. En rive,

les pontons 10 et 11 prennent appuis sur des structures fixes en bois reposant sur un mur en gabions tandis que le ponton 12 prend appuis sur un mur en béton.

La configuration des pontons 10, 11 et 12 est indiquée à la figure 2. L'axe principal du ponton 10 mesure environ 40 m de longueur et nécessite 25 blocs de béton. Ce ponton accueille 10 pontons secondaires d'une longueur variant entre 9,8 et 14 mètres. L'axe principal du ponton 11, pour sa part, longe la rive et mesure environ 50 mètres. Cinq pontons secondaires mesurant entre 12 et 24 mètres de longueur y prennent appuis. L'ancrage de l'ensemble du ponton nécessite 21 blocs de béton. Finalement, le ponton 12 mesure environ 68 mètres de longueur et nécessite 23 blocs de béton pour son ancrage. Il accueille 5 pontons secondaires mesurant 9,8 mètres chacun.

Puisque les pontons 10, 11 et 12 sont déjà en place, il n'y a aucune activité d'aménagement ou de construction qui sera nécessaire pour réaliser le projet d'agrandissement de la marina. En période d'exploitation, la capacité d'accueil de la marina passera d'un maximum de 300 à un maximum de 400 embarcations. Cette augmentation du nombre de bateaux à quai ne nécessitera aucune autre modification aux installations existantes puisque ceux-ci ont la capacité d'accueil nécessaire (pavillon d'accueil, équipements sanitaires, rampe de mise à l'eau, stationnement, aire d'entreposage hivernal, etc.). La gestion des installations demeurera identique à celle qui prévaut actuellement.

Le ponton 12 est le seul à être retiré du bassin à l'automne. En effet, lorsque les bateaux sont retirés du bassin de la marina vers la mi-octobre, le ponton flottant 12 est remorqué vers le centre du bassin afin d'éviter qu'il ne soit endommagé par les vagues et les glaces durant la période hivernale. Les blocs de béton servant à l'ancrage du ponton demeurent en tout temps sur le lit du bassin.

Au printemps, la mise en place du ponton flottant 12 et son ancrage aux blocs de béton s'effectuent habituellement vers la fin du mois d'avril afin d'être prêts pour la mise à l'eau des bateaux, qui se déroule habituellement vers la mi-mai. Cette mise en place du ponton flottant 12 nécessite environ un jour de travail.

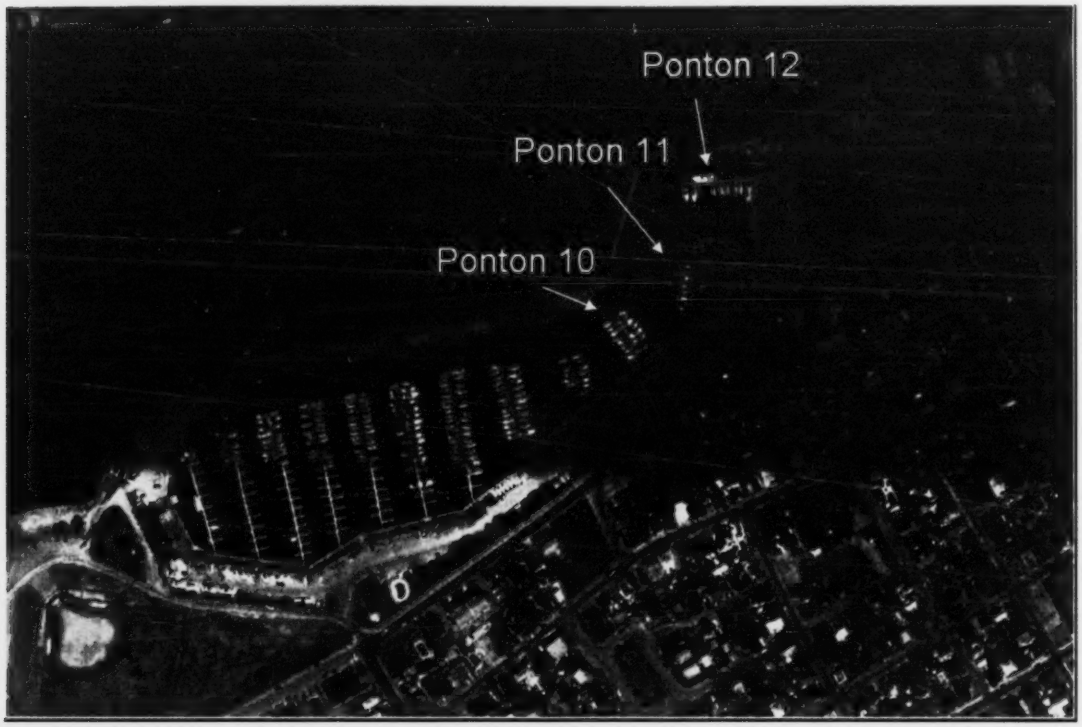

FIGURE 2. CONFIGURATION DES PONTONS DE LA MARINA VALLEYFIELD. (SOURCE : GOOGLE EARTH)

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

2.1 Analyse de la raison d'être du projet

Le projet d'agrandissement de la marina de Valleyfield a pour but notamment de régulariser une situation qui fait en sorte que le nombre de bateaux accostés à l'intérieur de la marina dépasse présentement la limite maximale de 300 inscrite au décret numéro 1773-90. La capacité réelle d'accueil de la marina se situe présentement à environ 380 bateaux. Pour régler la problématique, la marina désire augmenter la capacité d'accueil de la marina de 100 emplacements, soit de la faire passer de 300 à 400.

La marina Valleyfield est localisée à un endroit stratégique : à l'extrémité est du lac Saint-François et en amont du lac Saint-Louis. Selon l'étude d'impact, cette position lui permet de répondre à 31% de l'offre concernant les places à quais dans la région du Suroît ce qui démontre que la marina constitue un attrait touristique important pour la région. De plus, le schéma d'aménagement de la MRC de Beauharnois-Salaberry a pour objectif de voir à ce que l'offre touristique associée au nautisme soit développée en aménageant des services de base pour les plaisanciers. Le projet d'agrandissement de la marina est compatible avec l'objectif de la MRC.

En maintenant la capacité d'accueil de la marina à 300 emplacements, la région verrait sa capacité d'accueil de bateaux de plaisance fortement diminuée, ce qui par la même occasion nuirait aux efforts récents de développement du nautisme récréatif dans la région.

Ainsi, considérant que le projet de Marina Valleyfield inc. permettra de régulariser la situation de la marina, d'augmenter la capacité d'accueil, et permettra de maintenir une offre touristique pour les plaisanciers dans la région du Suroît, le MDDEP considère que le projet d'agrandissement de la marina Valleyfield à Salaberry-de-Valleyfield est justifié.

2.2 Choix des enjeux

L'analyse du dossier, notamment basée sur les avis des experts consultés, a permis de faire ressortir deux enjeux environnementaux reliés au projet, soit la protection de la faune ichtyenne et ses habitats et le maintien de la qualité de vie de la communauté.

2.3 Analyse par rapport aux enjeux retenus

2.3.1 La protection de la faune ichtyenne et ses habitats

Selon l'étude d'impact, la marina est fréquentée à titre d'aire d'alimentation par plusieurs espèces de poissons. Le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF) n'a révélé aucune observation de lieu de reproduction du poisson (frayères, aires d'alevinage, etc.) dans le secteur de la marina. Deux espèces de poissons à statut précaire sont cependant présentes dans la baie Saint-François, soit l'esturgeon jaune et l'anguille d'Amérique. Il est donc vraisemblable de penser que ces 2 espèces fréquentent les eaux de la marina.

Les trois pontons ajoutés à la marina sont situés dans la partie est de la marina. Ils sont ancrés par des câbles d'acier fixés à des blocs de béton déposés au fond du bassin. Il y a au total 69 blocs de béton qui ont été déposés dans le fond de l'eau de la marina pour permettre l'ancrage des trois pontons. Considérant que chaque bloc de béton occupe une superficie d'environ 0,74 m^2, la superficie occupée sur le lit du bassin de la marina par l'ensemble de ces blocs totalise environ 52 m^2 répartis ainsi : 18,50 m^2 pour le ponton 10, 15,54 m^2 pour le ponton 11 et 17,02 m^2 pour le ponton 12.

Les projets soumis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement sont visés par l'objectif d'aucune perte nette d'habitat. Dans le cas présent, les travaux ont déjà été réalisés, et ce, sans passer par la procédure et sans qu'aucune demande d'autorisation n'ait été effectuée au MRNF pour la modification de l'habitat du poisson (en vertu de la l'article 128.7 de la *Loi sur la conservation et la mise ne valeur de la faune*). L'initiateur évoque pour sa part que le bassin de la marina constitue un milieu déjà perturbé par les activités inhérentes à l'exploitation de la marina et que l'ajout des blocs de béton additionnels ne constitue pas une détérioration significative de l'habitat du poisson. Le MDDEP et le MRNF sont plutôt d'avis que, malgré le fait que la marina constitue un milieu déjà relativement perturbé en raison de la présence et de la circulation des bateaux durant l'été, la perte d'habitat du poisson est non négligeable et permanente. Cet avis va également de pair avec les lettres du comité ZIP du Haut-Saint-Laurent et du groupe écologique CRIVERT que le MDDEP a reçues suite à la période d'information et de consultation publique sur le projet d'agrandissement de la marina. Ces deux entités avaient soulevé des inquiétudes face aux pertes d'habitat du poisson et demandaient au MDDEP de s'assurer à ce que des compensations soient demandées à l'initiateur

même si les travaux ont été réalisés il y a plusieurs années (lettres de M^{me} Francine Poupard et de M^{me} Claire Lachance, septembre 2010).

Dans ces circonstances, un projet de compensation pour la perte d'habitat du poisson apparaît requis de la part de l'initiateur. Le document *Lignes directrices pour la conservation des habitats fauniques* guide le MRNF pour mesurer et analyser les pertes d'habitats. Dans les cas touchant plus particulièrement l'habitat du poisson, ce document indique qu'en plus de s'assurer d'avoir aucune perte nette d'habitat, le projet de compensation doit permettre d'obtenir un gain d'habitat (MRNF, 2004). Dans cette optique, le MRNF a calculé que la perte d'habitat causée par la mise en place des trois pontons dans la marina doit être compensée par 1,5 fois la superficie touchée, c'est-à-dire 78 m^2.

L'initiateur a déposé un plan de compensation pour la perte d'habitat du poisson. Celui-ci envisage de retirer du fond de la marina 207 blocs de béton et 85 barils (ancien système de flottaison qui a coulé au fond de l'eau) qui n'ont plus d'utilité afin de redonner au moins 270 m^2 d'habitat de poisson. Les travaux se feront entre le 1er août et le 31 mars et s'échelonneront sur 5 ans. Les blocs et les barils seront retirés de l'eau à l'aide d'un chaland et d'une nacelle élévatrice.

Considérant l'engagement de l'initiateur concernant la mesure de compensation pour la perte d'habitat du poisson, l'équipe d'analyse du MDDEP et le MRNF estiment que la gestion des impacts sur la faune ichtyenne et ses habitats est acceptable sur le plan environnemental.

2.3.2 Le maintien de qualité de vie de la communauté

L'augmentation de la capacité d'accueil qui se traduit par l'augmentation de près de 100 bateaux dans le secteur de la marina pourrait avoir des impacts, sur les activités récréotouristiques, sur la circulation routière, sur le climat sonore et sur l'achalandage du lac Saint-François. Évidemment, l'augmentation réelle du nombre de bateaux est moindre puisqu'il y a actuellement environ 380 bateaux qui utilisent la marina durant la saison estivale, et ce, depuis plusieurs années. Les impacts ont quand même été analysés en fonction d'une augmentation de 300 à 400 bateaux tout en tenant compte de l'expérience vécue au cours des dernières années avec la présence de 380 bateaux dans la marina.

2.3.2.1 Les activités récréotouristiques, économiques, la circulation automobile et le climat sonore

L'étude d'impact stipule que l'agrandissement de la marina contribue à améliorer l'offre touristique associée au nautisme dans la région et que ce résultat s'inscrit dans l'objectif de mise en valeur des potentiels récréotouristiques de la MRC Beauharnois-Salaberry. De plus, l'initiateur avance que l'augmentation de l'achalandage sur le site et aux alentours de la marina conséquente à l'augmentation de la capacité d'accueil entraînera une augmentation de l'activité économique locale tout en n'ayant pas d'impact significatif sur la circulation automobile, le climat sonore et le paysage.

Puisque les bateaux supplémentaires dans la marina sont en place depuis plusieurs années, il est difficile de mesurer les impacts sans avoir d'année de référence, mais vraisemblablement, en ce qui concerne les activités récréotouristiques, les impacts ne peuvent qu'être positifs, quoique possiblement négligeables, pour les commerçants locaux étant donné que la marina est localisée

dans un secteur névralgique de la ville. En effet, le secteur de la ville regroupe, en plus de la marina, deux parcs (Marcil et Delpha-Sauvé) et l'ancien canal de Beauharnois. De plus, elle accueille les Régates de Valleyfield, un évènement sportif d'envergure qui s'y déroule chaque année.

Le secteur étant donc déjà passablement achalandé, l'impact de l'ajout de près de 100 bateaux dans la marina aura un impact négligeable sur la circulation locale et sur le climat sonore. D'ailleurs, la marina Valleyfield encadre bien la problématique de bruit avec des règlements et des sanctions, notamment en ce qui concerne les drisses des voiliers qui doivent en tout temps être bien ajustés et ne faire aucun bruit au vent.

Finalement, les expériences des dernières années (où les trois pontons additionnels étaient en place) montrent que l'augmentation de la circulation et du climat sonore dans le secteur ne s'avère pas significative. Les activités récréotouristiques s'en trouvent améliorées et les impacts économiques, quoique négligeables, sont positifs pour les commerces avoisinants.

Considérant tous ces facteurs, le MDDEP considère que les impacts sur la qualité de vie de la communauté locale sont acceptables.

2.3.2.2 Préoccupations soulevées durant la période de consultation et d'information publiques

Outre les préoccupations fauniques dont il a été mention précédemment, la période de consultation et d'information publiques a permis au MDDEP de prendre connaissance des inquiétudes du comité ZIP du Haut-Saint-Laurent en lien avec l'augmentation de l'achalandage des bateaux sur le lac Saint-François. Des craintes ont été évoquées plus précisément en rapport avec l'augmentation des risques d'incidents et de déversements de produits toxiques ainsi qu'avec l'avenir de leur projet de mettre en place la route bleue dans le secteur (Lettre M^{me} Claire Lachance, septembre 2010).

Évidemment, puisque les pontons ont été ajoutés à la marina il y a plusieurs années, les impacts sur l'achalandage des bateaux ont dû être perceptibles à cette époque. Il est toutefois difficile de déterminer l'ampleur de ces impacts sans avoir d'année de référence avant l'ajout des pontons. Cependant, l'expérience vécue au cours des dernières années, avec près de 380 bateaux, a quand même démontré que l'addition de près de 100 bateaux dans le secteur n'avait pas créé de problématique majeure. Aucune augmentation significative des incidents ou de déversement de produits toxiques pouvant être relié à l'augmentation de la capacité d'accueil de la marina n'a été relevée dans le secteur à l'intérieur de l'étude d'impact et lors de la période d'information tenue par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Pour ce qui est plus précisément du site de la marina, les mesures d'urgence de la marina prévoient une gamme d'interventions pour prévenir les accidents et les déversements. De plus, l'initiateur s'est engagé à faire respecter rigoureusement les différents règlements relatifs à la vitesse des embarcations et aux rejets d'eaux usées et de produits pétroliers.

En ce qui concerne le projet du comité ZIP de mettre en place la route bleue dans le secteur de la marina, celui-ci aura pour objectif d'inciter les loisirs par embarcation non motorisés près de la marina. Conséquemment, le comité s'inquiète de l'augmentation grandissante des bateaux à moteur qui rend les loisirs non motorisés difficiles présentement dans le secteur. L'augmentation future des bateaux à moteur dans le secteur en lien avec la marina Valleyfield est très peu

probable puisque la marina a physiquement atteint la capacité maximale de bateaux qu'elle peut accueillir à l'intérieur de ses infrastructures.

Considérant l'expérience des années vécues avec les bateaux supplémentaires dans la marina, l'impact du projet sur l'augmentation des risques d'incidents et de déversement de produits toxiques n'apparaît pas significatif pour le MDDEP.

CONCLUSION

Le projet d'agrandissement de la marina Valleyfield sur le territoire de la ville de Salaberry-de-Valleyfield fait ressortir deux enjeux principaux. La faune ichthyenne est affectée par le projet en raison de l'empiètement permanent en milieu aquatique causé par la mise en place de plusieurs blocs de béton mais une mesure de compensation permettra d'atténuer cet impact. La qualité de vie de la communauté près de la marina est susceptible d'être affectée en période d'opération par la présence supplémentaire d'environ 100 bateaux mais les impacts appréhendés sont jugés acceptables et peu significatifs.

En tenant compte de l'analyse précédente, basée sur l'expertise du Service des projets en milieu hydrique de la Direction des évaluations environnementales et les avis des ministères consultés, le projet d'agrandissement de la marina Valleyfield sur le territoire de la ville de Salaberry-de-Valleyfield est jugé acceptable sur le plan environnemental.

Après analyse, il est recommandé qu'un certificat d'autorisation soit délivré par le gouvernement en faveur de Marina Valleyfield inc. pour qu'il puisse régulariser sa situation liée à la capacité d'accueil de la marina en réalisant le projet d'agrandissement de la marina Valleyfield sur le territoire de la ville de Salaberry-de-Valleyfield.

Original signé par:

Guillaume Thibault, M.Sc. Eau, M.Sc. Biologie végétale
Chargé de projet
Service des projets en milieu hydrique
Direction des évaluations environnementales

RÉFÉRENCES

MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES, DE LA FAUNE ET DES PARCS. 2004. Lignes directrices pour la conservation des habitats fauniques (3e édition). Vice-présidence au développement et à l'aménagement de la faune. 29 pages;

Lettre de M^{me} Francine Poupard, du groupe écologique Crivert, à Monsieur Pierre Arcand, Ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 17 septembre 2010, concernant des commentaires sur le projet d'agrandissement de la marina Valleyfield suite à la séance d'information du BAPE, 1 page;

Lettre de M^{me} Claire Lachance, du comité Zone d'Intervention Prioritaire (ZIP) du Haut-Saint-Laurent, au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 16 septembre 2010, concernant des commentaires sur le projet d'agrandissement de la marina Valleyfield suite à la séance d'information du BAPE, 4 pages.

ANNEXES

ANNEXE 1 LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de l'Estrie et de la Montérégie;
- la Direction régionale du Centre de contrôle environnemental de l'Estrie et de la Montérégie;
- la Direction du patrimoine écologique et des parcs;
- le ministère des Ressources naturelles et de la Faune, secteur Faune;
- le ministère de la Sécurité publique;
- le ministère du Tourisme;
- le Secrétariat aux affaires autochtones;
- Le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Organisation du territoire;
- Le ministère du Développement économique, Innovation et Exportation;
- Agence canadienne d'évaluation environnementale;
- Pêches et Océans Canada.

ANNEXE 2 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

Date	Événement
2009-10-26	Réception de l'avis de projet au ministère
2009-11-06	Délivrance de la directive
2010-05-03	Réception de l'étude d'impact
2010-07-06	Transmission de questions et commentaires à l'initiateur de projet
2010-07-09	Réception de l'addenda no 1
2010-08-03	Début de la période d'information et de consultation publiques
2010-09-17	Fin de la période d'information et de consultation publiques
2010-10-07	Début de la consultation sur l'analyse environnementale
2010-11-06	Fin de la consultation sur l'analyse environnementale
2011-02-28	Réception du projet de compensation pour la perte d'habitat du poisson
2011-03-28	Réception du complément d'information concernant le projet de compensation pour la perte d'habitat du poisson